

Brussel, 6 oktober 2005

**VOORSTEL VAN MILIEUBEWEGING EN VLAAMSE
BEWONERSCOMITÉS VOOR EEN VERMINDERING VAN DE
LAWAAIHINDER ROND ZAVENTEM EN VOOR DE
TOEKOMST VAN DE LUCHTHAVEN**



Actie Noordrand

25 aiR

DAEDALUS



Wakker Tervuren

Milieuadviesraad Steenokkerzeel

VOORSTEL VAN BOND BETER LEEFMILIEU EN VLAAMSE BEWONERSCOMITÉS VOOR EEN VERMINDERING VAN DE LAWAAIHINDER ROND ZAVENTEM EN VOOR DE TOEKOMST VAN DE LUCHTHAVEN

De problematiek van de luchthaven van Zaventem staat volop in de politieke actualiteit. De Federale, Brusselse en Vlaamse regeringen zoeken naar een compromis over het spreidingsplan, het aantal nachtvluchten en gezamenlijke geluidsnormen voor Vlaanderen en Brussel. Bond Beter Leefmilieu (BBL) en diverse bewonerscomités rond Zaventem uit de Noord- en Ooststrand, zijn er van overtuigd dat een duurzame, lange termijn oplossing maar haalbaar is als er een evenwicht gerealiseerd wordt tussen de economische belangen van de luchthaven en de gezondheidssituatie van de omwonenden. Hiervoor lanceren we een eigen genuanceerd voorstel i.v.m. de geluidsnormen dat uitgaat van de economische realiteit én van een leefbare situatie voor de omwonenden.

Voorstel van oplossing voor de luchthaven van Zaventem

De politieke beslissingen over de toekomst van de luchthaven moeten gebaseerd zijn op een integratie tussen de economische belangen van de luchthaven en de gezondheidssituatie van de omwonenden. Deze integratie moet het algemene uitgangspunt zijn. Dat nachtvluchten de gezondheid van heel wat omwonenden schaden, bleek reeds uit diverse onderzoeken van onder meer de wereldgezondheidsorganisatie (WHO), de Nederlandse gezondheidsraad, het Vlaams Steunpunt Milieu en Gezondheid,... Het staat vast dat de geluidsoverlast van nachtvluchten verantwoordelijk is voor onder meer een verhoogde bloeddruk, meer hart- en vaatziekten, leerachterstand bij kinderen,... Deze gezondheidsproblemen kosten de samenleving ook handenvol geld. Volgens het onderzoek van Prof. Annemans van de UG lopen de directe kosten op tot minimaal 150 miljoen euro/jaar. Tot nu toe kwamen deze gezondheidsaspecten en -kosten weinig of niet aan bod in de politieke besluitvorming over de luchthaven. Ze worden bijna nooit naast economische effecten (werkgelegenheid, toegevoegde waarde,...) geplaatst om een juiste politieke afweging te maken. We vragen dus dat de gezondheidskosten van nachtvluchten voor de samenleving worden afgewogen tegenover de economische baten. Dit is noodzakelijk om tot een duurzame oplossing op langere termijn te kunnen komen.

Met onderstaand voorstel trachten we de economische opdracht van de luchthaven te verzoenen met een leefbare situatie voor de omwonenden.

De bewonerscomités en BBL pleiten in de eerste plaats voor het invoeren van geluidsnormen die dezelfde zijn in Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Deze normen moeten gebaseerd zijn op de vijf criteria van de WHO, namelijk de gemiddelde geluidsdruk, de maximale geluidspieken, het aantal vluchten, het achtergrondlawaai en het aandeel lage tonen in de geluidssamenstelling.

Het volstaat volgens deze richtlijn zeker niet om enkel een norm op te leggen die gebaseerd is op een gemiddelde geluidsbelasting. De gezamenlijke geluidsnormen van Brussel en Vlaanderen moeten daarom zeker rekening houden met maximale geluidspieken en met het aantal vluchten per nacht. Dit veronderstelt een aanscherping van de Vlaamse milieuvergunning voor de luchthaven en een aanpassing van de Brusselse geluidsnormen.

De nacht moet daarbij acht uur duren in plaats van zeven uur. Daarom moet de definitie van de nacht in de milieuvergunning aangepast worden aan de Europese Richtlijn 2002/49/EG en dus één uur langer duren, zoals dat ook in andere Europese luchthavens het geval is. Deze richtlijn definieert nacht als de periode van 23h00 tot 07h00, terwijl de milieuvergunning de nacht beperkt tot de periode van 23h00 tot 06h00. Dit is ook noodzakelijk omdat uit diverse onderzoeken blijkt dat de kans op slaapverstoring het grootst is in de vroege ochtenduren. We vragen dus dat de gezamenlijke norm van Vlaanderen en Brussel toegepast wordt op een nacht van acht uur.

De richtlijn van de WHO stelt concreet dat gestreefd moet worden naar een geluidsniveau binnenshuis van 45 dB, uitgedrukt als piekniveau in L_{max}. Dit komt overeen met een maximale geluidspiek van 60 dB L_{max} buitenshuis. Omdat het voor de luchthaven van Zaventem met de huidige nachtvluchten op korte termijn niet mogelijk is om de richtlijnen van de WHO als norm na te leven, kunnen we omwille van de economische realiteit als overgangsmaatregel akkoord gaan met een geluidsnorm die nog niet voldoet aan de WHO-richtlijn.

We stellen voor om te werken met de zgn. 'Quota Counts' (QC), het geluidsniveau per vliegtuig, omdat deze in de realiteit makkelijker toepasbaar zijn voor vliegtuigmaatschappijen. We stellen concreet voor om deze QC tijdens de nacht – die nu in de milieuvergunning is vastgelegd op maximaal 12 – te verlagen naar 8 in 2008 en vervolgens naar 4 in 2012. Dit is realiseerbaar, aangezien de grote, intercontinentale vliegtuigen van DHL zullen verhuizen naar Leipzig en het juist deze vliegtuigen zijn (type MD11) die een QC van 12 halen. De moderne Boeing 757 - die ook wordt gebruikt door DHL - heeft een QC van minder dan 4. Op termijn moet is een QC van maximaal 4 dus zeker haalbaar zijn, ook op economisch vlak. Dit veronderstelt dat bij het aflopen van leasingcontracten van vliegtuigen, overgeschakeld wordt op moderne, minder luidruchtige vliegtuigtypes.

Een belangrijke voorwaarde om tot een duurzame oplossing te komen voor de luchthaven, is dat er een afbouw komt van de nachtvluchten vanaf het moment dat DHL zijn HUB verhuist naar Duitsland. In dit scenario wordt de vrijgekomen ruimte door het verdwijnen van de nachtvluchten van DHL, niet opnieuw ingevuld met nieuwe nachtvluchten. In de toekomst moet de luchthaven zijn centrale ligging vlak naast de hoofdstad van Europa maximaal uitspelen en in de eerste plaats zijn rol als Europese zaken- en passagiersluchthaven verder ontwikkelen. Voor cargoactiviteiten wordt maximaal ingespeeld op de groeiende markt van het gebruik van vrije rompruimte bij passagiersvluchten, eerder dan te zoeken naar een nieuw regionaal distributiecentrum ter vervanging van DHL (waarbij nieuwe nachtvluchten onvermijdelijk zijn). Aangezien passagiersvluchten hoofdzakelijk overdag plaatsvinden, kan in dit scenario het aantal nachtvluchten tot een minimum beperkt worden.

Concreet stellen we voor om het aantal nachtvluchten na de verhuis van DHL te laten afnemen tot 10.000 vluchten per jaar op een nacht van acht uur. Ook dit is economisch haalbaar, aangezien DHL vandaag instaat voor ongeveer 17.000 nachtvluchten, waarvan er naar schatting 12.000 zullen verhuizen naar Duitsland. Daarnaast zijn er tussen 23h en 06h nog een zesduizendtal nachtvluchten van andere maatschappijen. Op jaarbasis vinden er nu dus ongeveer 23.000 nachtvluchten plaats. Het moet mogelijk zijn om het aantal nachtvluchten te beperken tot 10.000/jaar, door het verdwijnen van de DHL-vluchten. Naast het wegvallen van DHL-vluchten kan hiertoe bijgedragen worden door meer gebruik te maken van de vrije rompruimte in passagierstoestellen, door mee gebruik te maken van de HST voor intra-Europees verkeer en door een aantal nachtelijke chartervluchten te schrappen

Ook op andere, vergelijkbare 'stedelijke' luchthavens in Europa gelden gelijkaardige beperkingen. Schiphol bijvoorbeeld heeft in totaal 408.000 vluchten waarvan 16.000 nachtvluchten (of 3,9 %), Frankfurt heeft 458.000 vluchten waarvan 11.000 nachtvluchten (of 2,4 %), Londen Heathrow heeft 460.000 vluchten waarvan 5.800 nachtvluchten (of 1,5 %). Zaventem heeft ongeveer 254.000 vluchten waarvan 28.000 nachtvluchten (of 11 %). Een beperking tot 10.000 vluchten/jaar (of 5 %) na het vertrek van DHL zal dus niet concurrentieverstorend werken.

Een beperking tot 10.000 nachtvluchten per jaar is noodzakelijk om de woonsituatie rond Zaventem aanzienlijk te verbeteren. Binnen dit plafond van 10.000 moet ook een maximum aantal vertrekkende vliegtuigen worden vastgelegd, zoals ook in de huidige milieuvergunning

het geval is. Door een beperking van het aantal nachtvluchten en de beperking van het geluidsniveau van de vliegtuigen, zullen de schadelijke gezondheidseffecten als gevolg van het nachtlawaai sterk verminderen en zullen ook de gezondheidskosten voor de samenleving afnemen.

De overheid moet er blijvend naar streven om de WHO-richtlijn als norm te realiseren. Daarom vragen we dat bij het vastleggen van gezamenlijke geluidsnormen voor Zaventem, via de techniek van backcasting een scenario wordt uitgetekend dat stapsgewijs de geluidsoverlast saneert tot op het niveau van de WHO-richtlijnen.

Indien een dergelijk scenario in de milieuvergunning wordt opgenomen als bijzondere milieuvergunningsvoorwaarde, hebben de omwonenden tenminste de garantie dat de lawaaihinder in de toekomst zal verminderen. Dergelijke afbouwscenario's zijn bovendien noodzakelijk om te voldoen aan de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. Deze richtlijn stelt onder meer dat de bevoegde instanties actieplannen moeten uitwerken om waar nodig omgevingslawaai te voorkomen en te beperken en om het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van vliegtuiglawaai terug te dringen. Tot slot moet dit scenario ook vastgelegd worden in het START-programma, het strategisch plan dat de toekomst van Zaventem vastlegt.

Aansluitend vragen wij ook aandacht voor de problematiek van de geluidsoverlast van dagvluchten. Om de richtlijnen van de WHO ook voor de dagvluchten te laten doorwerken, vragen wij dat er ook een plafond voor het aantal dagvluchten zou worden vastgelegd. Het is belangrijk dat hier rond een consensus groeit en dat er duidelijke grenzen worden bepaald. Voor korte afstandvluchten kan de HST meer en meer als alternatief gelden.

Samengevat:

1. De bewonerscomités en BBL pleiten voor de invoering van gezamenlijke geluidsnormen voor Vlaanderen en Brussel.
2. Omwille van de economische wetmatigheden gaan we als overgangsmaatregel akkoord met een stapsgewijs nastreven van de WHO-richtlijnen. We vragen dat de QC voor nachtvluchten wordt beperkt van QC12 vandaag, over QC8 in 2008 naar QC4 in 2012.
3. BBL en de comités stellen hierbij als voorwaarde dat in de milieuvergunning de garantie wordt ingebouwd dat de nachtvluchten worden afgebouwd op het moment dat DHL naar Duitsland verhuist. Wij vragen dat de grens hierbij gelegd wordt op maximaal 10.000 nachtvluchten per jaar, wat voor een leefbare – zij het niet ideale en voorlopige - situatie kan zorgen voor de omwonenden, zonder de economie te schaden.
4. Wij wensen tevens dat België de Europese norm zou respecteren en dat de nacht 8 uur zou beslaan (van 23h00 tot 07h00uur), i.p.v. 7 uur zoals vandaag het geval is.
5. We trachten met dit voorstel de economische belangen van de luchthaven te verzoenen met de gezondheidsimpact voor de omwonenden. Met een betere implementatie van de verschillende elementen van de WHO-richtlijnen zal de lawaai-overlast tijdens de dag en de nacht verminderen. Indien dit scenario in de milieuvergunning wettelijk wordt vastgelegd, hebben de omwonenden ook de garantie dat de lawaai-overlast in de toekomst zal afnemen. Met een dergelijk scenario is het mogelijk om de economische toekomst van Zaventem veilig te stellen en tegelijk de situatie voor de omwonenden gevoelig te verbeteren.

Jan Turf,
Beleidscoördinator
Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen v.z.w.

Erik Grietens,
Beleidsmedewerker
Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen v.z.w.